

# La trayectoria urbana de Cartagena de Indias hasta 1586

MARÍA DEL CARMEN BORREGO PLÁ\*

SIGFRIDO VÁZQUEZ CIENFUEGOS\*\*

FRANCISCO MURIEL PAREJO\*\*\*

ESTE TRABAJO FORMA PARTE DE UN PROYECTO PLANTEADO por la doctora Carmen Borrego Plá y secundado por el doctor Sigfrido Vázquez Cienfuegos, con la intención de analizar el desarrollo urbano de la ciudad de Cartagena de Indias durante la época colonial, poniendo en relación este aspecto con aquellos otros derivados del componente humano que pobló dicha ciudad.

Uno de los objetivos fundamentales del proyecto ha sido la reconstrucción planimétrica de Cartagena de Indias en el siglo XVI, por lo que se ha contado con la inestimable colaboración del ingeniero técnico topógrafo Francisco Muriel Parejo. Para ello se han analizado históricamente y de manera técnica los diferentes planos históricos existentes del período en estudio: *Plano de la Plaza Real* (1571)<sup>1</sup>, *Plano de la ciudad de Cartagena con las murallas proyectadas por el ingeniero Bautista Antonelli* (1595)<sup>2</sup>, *Las cosas más particulares de la ciudad de Cartagena* (1599)<sup>3</sup>; así como la comparación de éstos con el realizado en 1808 *Playa y arrabal de Cartagena de Indias...*<sup>4</sup>, que al estar más cercano en el tiempo, debió ser realizado con mejores técnicas, aunque manteniendo la misma estructura urbana de siempre, dado que no comenzaría a ser modificada hasta bien avanzado el XIX, continuando en el XX.

\* Profesora titular de América del Departamento de Historia de América de la Universidad de Sevilla.

\*\* Consejo Superior de Investigaciones Científicas (EEHA-Sevilla, España).

\*\*\* Ingeniero técnico agrícola, topógrafo, MAB-Obras Públicas.

<sup>1</sup> AGI, Mapas y Planos, Panamá, 2.

<sup>2</sup> AGI, Mapas y Planos, Panamá, 10.

<sup>3</sup> AGI, Mapas y Planos, Panamá, 20. Dicho mapa sería base del trabajo de Borrego Plá, Carmen. (2001). "Norma y planimetría: tradición y modernidad en la Cartagena de Indias del quinientos", en *Respirando el Caribe* (Comp. Ariel Castillo Mier), Cartagena, Observatorio del Caribe Colombiano, Ministerio de Cultura, Fondo de Publicaciones de la Universidad del Atlántico, pp. 29-49.

<sup>4</sup> *Playa y arrabal de Cartagena de Indias en que se representan los barrios que dividen la población, calles, iglesias y conventos, con todos los edificios militares y civiles que comprenden ambos recintos*. En Bossa Herazo, Donaldo. (1981), *Nomenclátor cartagenero*, Bogotá, Banco de la República. En cuanto a la inserción en su entorno físico hemos aprovechado el trabajo de José Manuel Zapatero. (1979). *Historia de las fortificaciones de Cartagena de Indias*, Madrid, Centro Iberoamericano de Cooperación.

Para la aproximación del trazado planimétrico de los viales, así como la distribución de las distintas parcelas o manzanas que conformaban dicha población, se han aplicado las herramientas de diseño gráfico. En cuanto a la inserción de las aproximaciones planimétricas en bases modificadas de planos históricos se ha usado software de tratamiento de imágenes. Todo ello hace de este trabajo un proyecto multidisciplinar destinado a aclarar algunas lagunas que sobre el conocimiento de Cartagena de Indias continuaban aún vigentes. Así mismo, queremos aclarar que este trabajo está enmarcado en el proyecto de investigación “El municipio indiano: relaciones interétnicas, económicas y sociales (HUM 468)” del grupo de investigación “Andalucía y América: tierra y sociedad (HUM 292)”, de la Universidad de Sevilla.

## A MODO DE INTRODUCCIÓN

Prácticamente desde el descubrimiento de América, la administración española iniciaría una política de constante poblamiento, al contrario de lo que hacían algunas naciones del momento, como ocurría con las *factorías* portuguesas en el África atlántica, que sólo eran centros para la recepción de mercancías. Por el contrario, para los españoles, la ciudad en el proceso de conquista indiana se convertiría en el núcleo básico de dominio territorial, centro del poder político, administrativo, comercial y religioso, así como el núcleo en el centro de una vasta zona circundante a donde podrían dirigir sus nuevas exploraciones y su política misionera<sup>5</sup>. En este sentido la corona habría dado variadas instrucciones, para que los nuevos asentamientos siguieran lo más posible, unas líneas comunes, en donde la praxis medieval y la –hasta entonces– utopía renacentista tuviesen lugar, demostrándose así que los poblamientos en el Nuevo Continente, no se debieron únicamente a la acción personal y espontánea de sus habitantes, sino también y fundamentalmente al interés de la corona, porque, al igual que lo ocurrido en la España de la Reconquista, se tenía que asegurar el territorio, pues, según López de Gómara, “quien no poblare no hará buena conquista y no conquistando la tierra, no se convertirá la gente, así que la máxima del conquistador es poblar”<sup>6</sup>.

En este sentido, se dictarían numerosas Ordenanzas de Poblamiento –1513, 1526, 1529–, aunque como se aceptara en las *Instrucciones* de Ovando a Pedrarias en 1501<sup>7</sup>, era mucha la libertad que se le daba al respecto, pues la propia corona reconocía

<sup>5</sup> Minués, Víctor e Inmaculada Rodríguez. *Las ciudades del absolutismo. Arte, urbanismo y magnificencia en Europa y América durante los siglos XV-XVIII*. Castellón, Universidad Jaume I, pp. 99-100.

<sup>6</sup> López de Gómara, Francisco. (2004). *Historia general de las Indias*, recogida en Porfirio Sanz Camañas, *Las ciudades en la América Hispana. Siglos XV al XVIII*. Madrid, Silex, pp. 26-29.

<sup>7</sup> Instrucciones de Ovando a Pedrarias, 16 de septiembre de 1501. *Textos y documentos de la América Hispana, Historia de España y América* (vol. XII), dirigida por Manuel Tuñón de Lara, Madrid, Labor, 1986, pp. 41-43.

“que de acá no se puede dar en ello cierta forma”. Efectivamente, en aquellos años se estaba a la espera de conocer mejor las tierras atlánticas y eran las descripciones y experiencias de los conquistadores y primeros pobladores, las encargadas de suplir las deficiencias legislativas al respecto. Con el paso de los años, toda esta normativa, más la que habría aparecido nueva, quedaría registrada en la *Recopilación de las Ordenanzas de Descubrimiento y Población de 1573*, pero para entonces ya hacía mucho tiempo que la *Cartagena indiana* habría iniciado su particular andadura. Según la legislación precedente, los nuevos fundadores deberían elegir lugares elevados, cercanos a zonas portuarias, donde hubiese suficiente mano de obra indígena y con abundante terreno para cultivos y pastos ganaderos. No obstante, en la zona que nos ocupa, casi nada de esto se cumplía. La ciudad se encontraba levantada sobre un islote de naturaleza coralina, que los indígenas habrían denominado *Calamarí*, utilizando los españoles además, otro muy cercano, separado del primero por el caño de *San Atanasio*, y que con carácter de arrabal, llamaron *Getsemaní*. Denominación ésta que, según el deán Materano, primitivo habitante de la misma, se la habría dado “por ser lugar de la ciudad excluso”, debiendo tal vez incidir dicho nombre en la ubicación y nombre de la calle Amargura, de la que se hablará posteriormente<sup>8</sup>.

Pero a pesar de ello, el emplazamiento escogido no habría gustado; los naturales eran pocos y estaban muy dispersos, las tierras presentaban la dificultad de los manglares –aún no se habría descubierto las sabanas de *La Corucha*– y en cuanto a su temperatura, Juan de Castellanos declaraba que “las calurosas pesadumbres de su clima, al novicio mal dispuesto, o le da sanidad o mata presto”. Sin embargo, el gran problema –que ha durado hasta épocas recientes– sería la falta de agua, que se solventaría gracias a la construcción de pozos –jagüeyes– o aljibes, para la recogida de agua de lluvia, siendo notorio el barrio de la ciudad conocido como de los Jagüeyes (actual Santo Toribio)<sup>9</sup>.

Bien es verdad que al poco tiempo de asentarse allí, el propio Pedro de Heredia y posteriormente incluso los oficiales reales, intentarían encontrar un lugar más propio para el fin perseguido, pero las condiciones geoestratégicas del territorio prevalecieron, tal y como lo reconocería el propio Heredia en carta del primero de junio de 1533. La ciudad permanecería ya inamovible, quedando como vigía de un Caribe, que muy pronto iba a formar parte del tablero de la política internacional, especialmente de la inglesa, actuando además como llave del interior neogranadino, sobre todo al presentar su puerto unas extraordinarias condiciones, pues a la vez de mantener suficiente amplitud, para que pudiese atracar con toda comodidad la flota española, contaba

<sup>8</sup> Borrego Plá, Carmen. (1983). *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, Sevilla, EEHA, pp.3-8. Marco Dorta, Enrique. (1951). *Cartagena de Indias. La ciudad y sus monumentos*. Sevilla, EEHA, pp. 25.

<sup>9</sup> Castellanos, Juan. (1955). *Elegías de varones ilustres*, Canto I, Vol. III, Bogotá, ABC, pp. 21.

con un sistema de seguridad constante, que imposibilitaba así el ataque de navíos enemigos. La razón de todo ello estribaba, paradójicamente de la citada situación geográfica, pues la inmensa bahía cartagenera aparecía dividida en dos partes, al erigirse en su entrada el islote de Tierra Bomba, por lo cual, la entrada debería hacerse por dos angostos canales –Bocagrande y Bocachica–, auténticos *desfiladeros marítimos*, que ayudarían a controlar todas las salidas y entradas a la misma<sup>10</sup>.

Hasta ahora, poco se conoce de los primeros tiempos, excepto que la primitiva traza estaría cercada por la débil defensa de una empalizada, mientras que sus casas, hechas con materiales débiles –cañas y ramadas–, recordarían en mucho los textos bíblicos; no podría olvidarse que la gestión de los españoles de estos siglos, estaba teñida de un profundo sentido religioso. A sus ojos, crear nuevas ciudades era cumplir un sagrado deber de cristianización. La intención sería recordar la gesta de Israel y la Tierra Prometida; realizar en este mundo la Jerusalén celeste<sup>11</sup>. Eran años en los cuales el afianzamiento de la ciudad correría parejo con el tráfico de las flotas y sólo se introducirían significativas medidas urbanísticas, después de haber sido declarada y utilizada como puerto único. A causa del gravísimo incendio de 1552, precisamente por la caducidad de los materiales con los que estaba construida, el cabildo incentivaría a tejeros, barreros, caleros y carpinteros, para que las construcciones se hicieran ya permanentes, en mampostería, madera y con cubiertas de tejas, dejando la tan buscada piedra, para la portada, escudos o alguna parte noble de la casa<sup>12</sup>.

El eje vital de la ciudad serían sus plazas principales: *Plaza del Mar*, *Plaza Mayor* y *Plaza de la Yerba*. En este ámbito se levantarían las mejores casas de la ciudad, encomenderos, poseedores de tierras y cabildantes –en muchas ocasiones todo en uno–, intentando mostrar su honor, apellidos y opulencia, derivado todo ello de su *conocimiento del territorio*, pues ya en el *Código de Las Siete Partidas de Alfonso X*, el conocimiento y experiencia en una tierra solía ser de gran ayuda en los momentos de dificultad. De hecho, al no contar en Cartagena durante esta época con un ejército regular, serían estos significativos vecinos, los que acudirían a la defensa de la misma con sus armas y caballos. En este sentido, los *Coronado*, los *Arjona*, los *Villoria* o los *Mendoza Carvajal*, por citar algunos de los ejemplos más paradigmáticos, tendrían

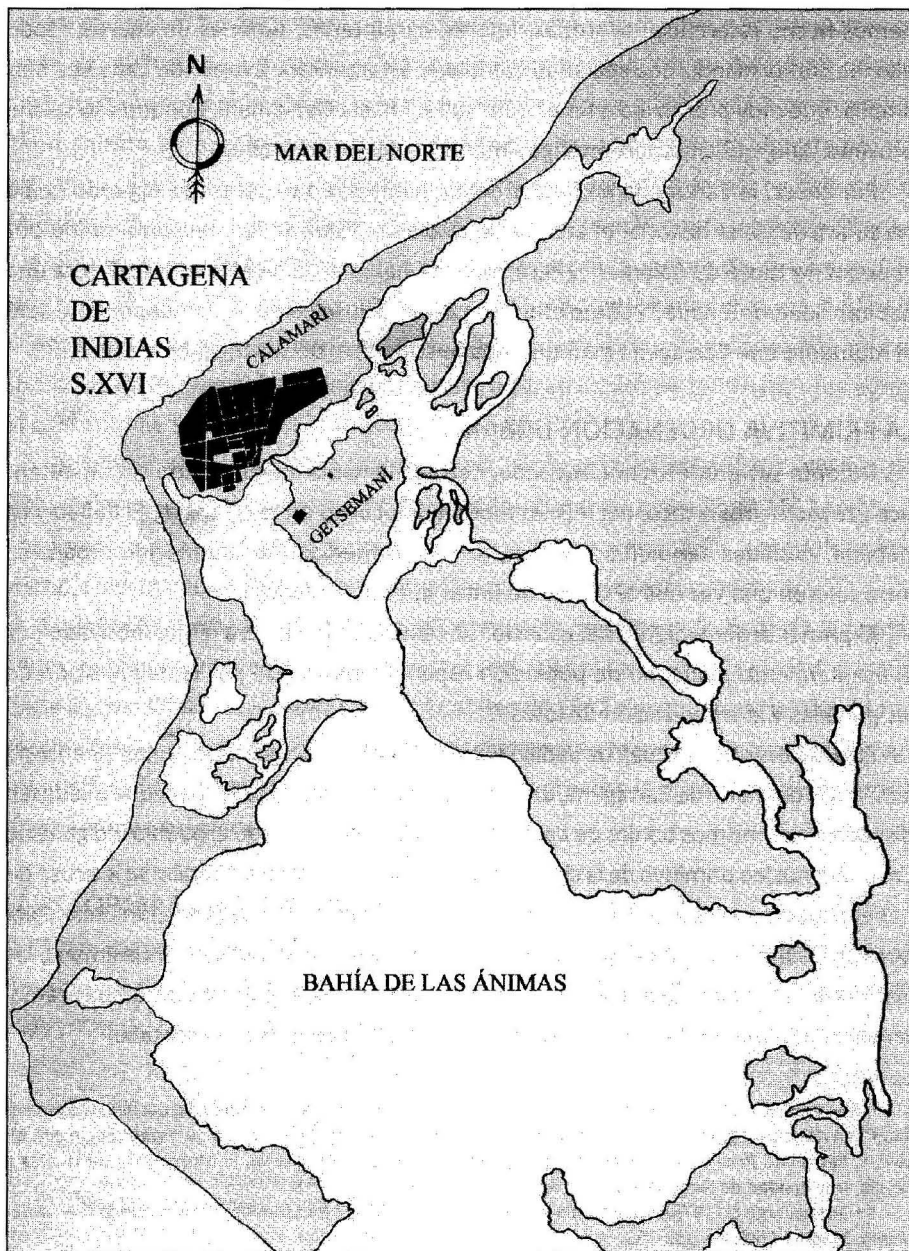
<sup>10</sup> Borrego Plá, *Cartagena de Indias*, pp. 5-9.

<sup>11</sup> Bonet Correa, Antonio. (1986). "La ciudad hispanoamericana", en *Gran Enciclopedia de España y Andalucía*. Madrid, Espasa-Argantón, pp. 26-27.

<sup>12</sup> Urueta Piñeres, José. (1887-1894). "Ordenanzas del cabildo de Cartagena", en *Documentos para la historia de Cartagena*, Cartagena. Recogido por Borrego Plá, *Cartagena de Indias*, pp. 479-523.



**Plano 1. Entorno físico de Cartagena**



**Fuente:** Inserción de la trama urbana de Cartagena de Indias en el siglo XVI en su entorno físico. Modificación del plano aparecido en *Historia de las fortificaciones de Cartagena de Indias* de José Manuel Zapatero (1979).

mucho que decir en la historia de la ciudad<sup>13</sup>. Como contraposición, dicho espacio, cuanto más se alejaba de este centro, se volvía mucho más humilde, más diferente, porque era el marco donde se desenvolvían las numerosas artesanías a las que ya hemos hecho referencia: alfarerías, tejares, carpinterías, tenerías de cueros... todo ello iba conformando una sociedad compleja, estamental y esclavista, cada vez más amplia, que muy pronto iba a tener que “saltar” hacia Getsemaní, aunque eso será el próximo siglo, que abordaremos igualmente en un futuro trabajo.

Por ahora, la Cartagena de finales del quinientos, en vísperas del segundo golpe en su accidentada historia, el ataque de Drake de 1586, se iba desparramando por el pequeño islote de Calamarí. ¿Pero como se había desenvuelto su traza? ¿Era una habitabilidad ordenada? ¿Cómo eran sus calles, incluso cómo se llamaban? Éste será el momento que Cartagena de Indias nos desvele otro de sus muchos arcanos.

## LA PRIMITIVA ORDENACIÓN URBANA

Durante sus primeros años de vida, Cartagena había evolucionado sin un auténtico proyecto urbanístico, del mismo modo que ocurrió en los casos de El Callao y La Habana, ciudades también portuarias, donde las medidas de ordenación urbana se introdujeron una vez que el tráfico de flotas quedó regulado<sup>14</sup>.

El primer ordenamiento del espacio fue realizado de manera lenta, motivado por el asentamiento paulatino de población española, permitido por la delimitación de las parcelas y la adjudicación de lotes<sup>15</sup>.

El juez de residencia Juan de Vadillo entre 1535 y 1537 acometió el primer intento de alineación del viario de Cartagena, en la que se organizaron las calles para que quedasen dispuestos los mismos bohíos de *bajareques* que habían formado el pueblo indígena de Calamarí, núcleo primitivo de la ciudad. En el juicio de residencia a Vadillo se le acusó de haber trazado una calle recta “contrariando la costumbre”<sup>16</sup>, causando gran escándalo, pues en las zonas caribeñas, para evitar el calor y siguiendo la tradición musulmana, las vías urbanas se construían estrechas y a veces retorcidas, acentuándose ambas características aún más en Cartagena, dada la escasez de espacio que presentaba<sup>17</sup>.

<sup>13</sup> Borrego Plá, Carmen. (1992). “El cabildo de Cartagena en el quinientos: una adecuación al caso sevillano”, en *Andalucía y América. Los cabildos andaluces y americanos. Su historia y su organización actual*. Sevilla, Patronato Provincial Quinto Centenario-Exma. Diputación de Huelva, El Monte Caja de Huelva y Sevilla, Universidad de Santa María de la Rábida, pp. 301-334.

<sup>14</sup> Hardoy, Jorge E. (1975). “La forma de las ciudades coloniales”, en *Estudios sobre la ciudad iberoamericana*, Madrid, CSIC, pp. 332-333.

<sup>15</sup> Redondo Gómez, Maruja. (2004). *Cartagena de Indias. Cinco siglos de evolución urbanística*, Bogotá D.C., p. 24.

<sup>16</sup> También erigió un modesto templo de paja y cañas. En Restrepo Tirado. (1939). *Documentos del Archivo de Indias. Papeles de Justicia*, BHA, p. 247.

<sup>17</sup> Castellanos, Juan. *Elegías de varones ilustres*, pp. 21.

El centro del que partía el ordenamiento de la ciudad fue la conocida como *Plaza de Mar o Real*, lugar de mayor importancia económica por ser donde se encontraban los muelles a los que llegaban las embarcaciones. Desde este punto partían todas las calles, con una estructura más o menos radial, como origen y base para la posterior traza de la ciudad. La expansión urbana durante el siglo XVI se dirigió en primer lugar hacia la zona oriental de la isla de Calamarí. Entre 1533 y 1563 se consolidó el urbanismo en su zona central, conformando un área aproximada al oeste por las actuales calles Santa Teresa, Santo Domingo y la Factoría; al norte por las calles de la Merced, Estanco del Aguardiente y Sargento Mayor; al este por las calles primera y segunda de Badillo y la calle de las Carretas y al sur por las plazas de la Aduana y de los Coches<sup>18</sup>. Otro elemento característico de estos primeros años de la ciudad fue el puente edificado para salvar el caño de San Anastasio y comunicar el núcleo primitivo con la isla de Getsemaní, que inició su primera construcción en 1539. Una vez erigido el convento de San Francisco, adquirió su nombre<sup>19</sup>.

Hasta mediados de siglo Cartagena era una ciudad agobiada por el avance del mangle y donde las vacas pastaban en medio de sus calles. El terrible incendio de 1552 destruyó por completo la ciudad y aunque se produjo la rápida reconstrucción, los edificios volvieron a levantarse con los mismos materiales pobres hasta entonces usados<sup>20</sup>.

En las ordenanzas de 1555 se recogía el reparto de solares después de la fundación<sup>21</sup>, por lo que para entonces debía estar realizado el trazado de la ciudad, aunque fuese a *grosso modo*. Las ordenanzas del Cabildo de 1567 disponían que los dueños de solares debían edificarlos en el plazo de seis meses o, en caso contrario, perderían sus solares<sup>22</sup>, lo cual indica que aún se encontraba en proceso la ocupación del territorio originalmente asignado.

## EL REFORMADOR FERNÁNDEZ DEL BUSTO

Sin embargo, con el paso del tiempo y el desarrollo económico la construcción se fue ennoblecendo y para 1571, como puede observarse en el *Plano de la Plaza Real*<sup>23</sup> y las calles que pueden verse, aparecen alineadas<sup>24</sup>.

<sup>18</sup> Redondo Gómez. *Cartagena de Indias*, pp. 29-30.

<sup>19</sup> Marco Dorta. *Cartagena de Indias*, pp. 25-26.

<sup>20</sup> *Ibid.*, p. 8.

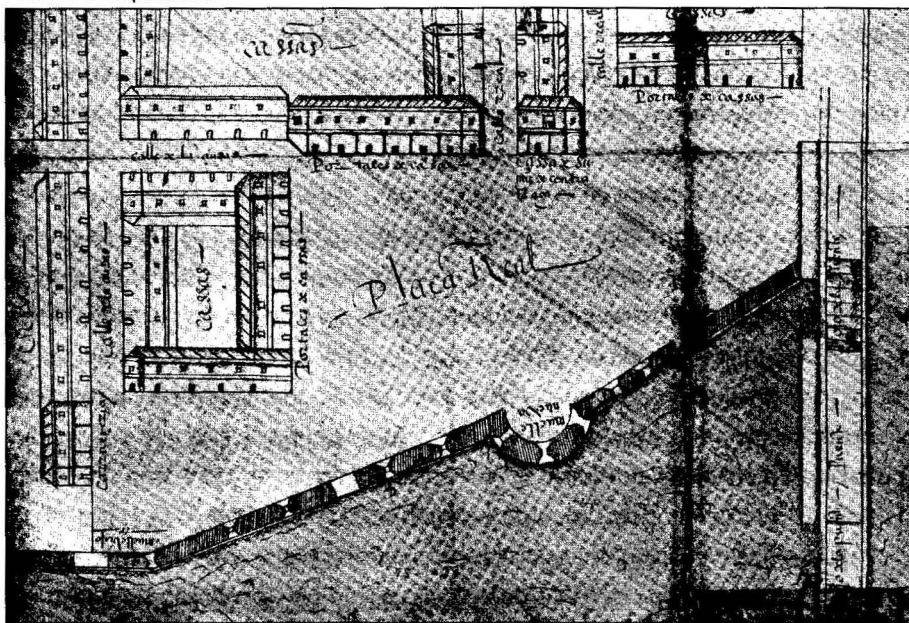
<sup>21</sup> Castellanos. *Elegías de varones ilustres*, tomo I, p. 97.

<sup>22</sup> Urueta, José P. "Documentos para la Historia de Cartagena", en Borrego Plá, *Cartagena de Indias*, pp. 496.

<sup>23</sup> AGI, Mapas y Planos, Panamá, 2.

<sup>24</sup> Marco Dorta. *Cartagena de Indias*, p. 8.

## Plano 2. De la plaza real



Fuente: Plaza real (1571), en Archivo General de Indias, Mapas y Planos, Panamá, 2.

La llegada a Cartagena de Pedro Fernández del Busto en 1574, ya en calidad de gobernador, fue decisiva para el desarrollo urbano de la ciudad por el impulso que dio a las obras públicas y la mejora de los materiales constructivos de las viviendas<sup>25</sup>, que en 1573 alojaban a 2.000 personas aproximadamente, dato que se deduce, ya que la documentación de la época arrojaría un número de unos “400 fuegos”<sup>26</sup>. Por ello la ciudad que vamos a mostrar en este trabajo fue la que creció bajo el amparo del citado gobernador hasta su cese, después del ataque de Drake<sup>27</sup>, época toda ella durante la cual Cartagena gozaría –1574– del título de ciudad con su preceptivo escudo de armas, alcanzando el siguiente año la merced de “muy noble y muy leal”<sup>28</sup>.

El desarrollo urbano de Cartagena vivió su mayor determinación desde la fundación bajo las iniciativas del citado gobernador, quien se dedicó a la realización de obras públicas y a la mejora de la estructura de la ciudad, siendo considerado determinante para la evolución de su morfología al articularse el territorio entre la zona central original y la periferia, representada de manera especial por Getsemani<sup>29</sup>.

<sup>25</sup> Borrego Plá. *Cartagena de Indias*, pp. 270-271.

<sup>26</sup> Marco Dorta. *Cartagena de Indias*, pp. 17-18.

<sup>27</sup> *Ibid.*, pp. 36-37.

<sup>28</sup> Borrego Plá. *Cartagena de Indias*, p. 311.

<sup>29</sup> Redondo Gómez. *Cartagena de Indias*, p. 31.

Entre las principales edificaciones estaban aquellas destinadas al culto. El edificio religioso más importante de la ciudad era la catedral. La primitiva construcción de la Iglesia Mayor de Cartagena había sido hecha de madera y paja, por lo que ardió como gran parte de los edificios de la ciudad en 1552. La reconstrucción se inició también en materiales fácilmente combustibles y a pesar de las pretensiones de erigirla con elementos constructivos más nobles, su definitivo levantamiento no se producirá hasta más de veinte años después. Lo que sí hubo fue un traslado del emplazamiento, que del solar que posteriormente ocupó la iglesia del Hospital de San Juan de Dios, pasó a su actual ubicación. La iniciativa de Fernández del Busto determinó la elección del emplazamiento frente a las casas del Cabildo iniciándose su construcción entre 1577 y 1579.

Durante el siglo XVI Cartagena contó con tres conventos, sobre los que gravitó la vida de las casas más alejadas del centro urbano. El segundo edificio religioso en importancia fue el convento de Santo Domingo. Su fundación tuvo lugar hacia 1550 en la *Plaza de Yerba*, erigido con materiales pobres como el resto de inmuebles. Tras el mencionado incendio de 1552 fue reconstruido, pero fue realizado en esta ocasión con “cal y cantos”. En 1579, bajo el patrocinio del citado gobernador, fue cuando se inició la obra en el emplazamiento que ocupó de manera definitiva, sufriendo sólo algunos desperfectos por su importante solidez, durante la ocupación de Drake.

El convento de San Francisco, tras una fundación inicial en 1555, ocupó desde sus orígenes su emplazamiento definitivo en la isla de Getsemaní. Después de una destrucción accidental fue definitivamente fundado en 1560 iniciándose su fábrica, aunque para 1570 el edificio “se reducía a un bohío arruinado y una iglesia cercada mitad de tablas y otra mitad de cañas”. En 1572 Fernández del Busto inició las obras de cantería del edificio y estuvo finalizada la obra para 1582.

El otro convento de la ciudad del XVI fue el de San Agustín, ocupado actualmente por la Universidad de Cartagena. La comunidad agustina en la ciudad fue fundada en 1580 y para 1582 las obras de cantería del edificio estaban avanzadas, aunque en 1588 aún no había sido finalizada la obra. En lo que respecta al Hospital, cuenta Juan de Castellanos que cuando se fundó la ciudad se señalaron solares, un hospital bajo la advocación de San Sebastián. En 1568, el Cabildo, en atención a la pobreza de este hospital, que estaba frecuentado por indigentes, suplicaba al rey que le concediese una cantidad que estaba depositada en la Caja Real por secuestro de bienes. No hay más noticias sobre el Hospital hasta que en 1574 el gobernador escribió al rey para notificar que había terminado de edificar “el hospital y la iglesia de él”. Para ello, tanto él como su esposa pidieron limosna a los vecinos “y así hizo hacer un hospital”. Consta en el mismo documento que tenía el hospital una enfermería donde se curaban muchos enfermos “en lo alto y bajo de ella”, de lo que se deduce que el edificio constaba de dos plantas.

En cuanto a las edificaciones civiles, fue también con Fernández del Busto cuando la ciudad adquirió las casas que habrían de albergar el Cabildo, situadas frente a la Iglesia Mayor. En ellas quedaron instaladas, además de las dependencias municipales, las oficinas de los justicias, la cárcel, además de la vivienda del gobernador, dando lugar a que la plaza entre estos edificios y la catedral fuese conocida como Plazuela del Gobernador. Entre 1572 y 1575 fue erigida la Aduana, en aquel momento el mayor edificio de la ciudad, en la *Plaza de Mar*.

Junto al convento de San Francisco estaba el Matadero, también mandado edificar por Fernández del Busto<sup>30</sup>, procurándose así una mejor higiene en la ciudad, cuyos vecinos no se verán inmersos en los malos olores, y se les obligó, además, a utilizarlo cuando quisiesen sacrificar reses de su propiedad. Aún no se había concretado la distribución de las calles del futuro arrabal de Getsemaní, que serán objeto de investigación en un próximo trabajo ya iniciado y centrado en la ciudad del siglo XVII, pues hacia 1586 tan sólo se vislumbraban los que habrían de ser los ejes del crecimiento en aquella parte de la ciudad.

## TRAMA URBANA EN 1586

En torno a estas principales edificaciones y sus definitivos emplazamientos creció la población y se organizó la vida vecinal. Para esta fecha la ciudad había comenzado a crear el desarrollo urbano que constituiría la personalidad tan propia que hoy conserva Cartagena de Indias. En la descripción hecha por Alonso de Mendoza y Carvajal en 1582 la ciudad era descrita como “ennoblecida y cumplida [...] que desde la mar por donde vienen los navíos parece ciudad de tres o cuatro mil vecinos”<sup>31</sup>.

No obstante la cartografía conservada con respecto a Cartagena cuenta con importantes limitaciones tanto en el tiempo –pues los planos más detallados son de finales del XVI–, así como en el número pues, además, son muy escasos<sup>32</sup>. El plano más antiguo en que se representa con exactitud el trazado de las calles fue el levantado por Bautista Antonelli en 1595<sup>33</sup>. Durante las fechas en que se produjo el asalto de Drake, el Consejo de Indias ya tramitaba el proyecto de defensa de la ciudad, que quedó encargado al ingeniero Bautista Antonelli, el cual iniciaría el proceso de fortificación de la ciudad, después del mencionado ataque y que fue concretado a lo largo de la centuria siguiente<sup>34</sup>.

<sup>30</sup> Marco Dorta, *Cartagena de Indias*, pp. 20-48.

<sup>31</sup> *Ibid.*, p. 36.

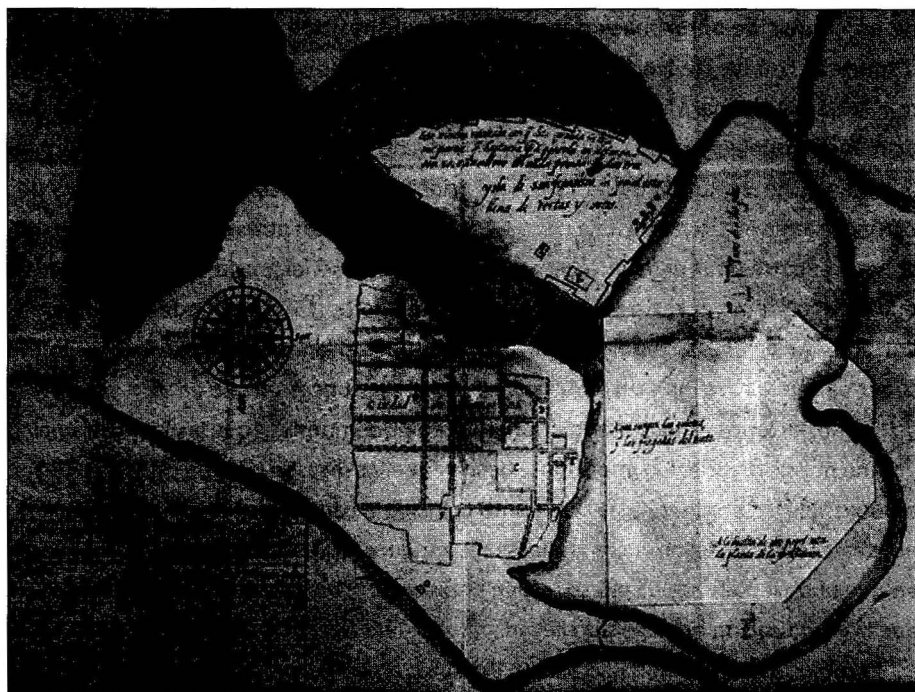
<sup>32</sup> Borrego Plá, María del Carmen. “Tradición y modernidad en la Cartagena del Quinientos”, *Respirando el Caribe. Memorias de la Cátedra del Caribe*, vol. 1., p. 36.

<sup>33</sup> Plano de la ciudad de Cartagena con las murallas proyectadas por el ingeniero Bautista Antonelli, AGI, Mapas y Planos, Panamá, 10.

<sup>34</sup> Marco Dorta. *Cartagena de Indias*, pp. 38-39.



### Plano 3. Las cosas más particulares



Fuente: *Las cosas más particulares de la ciudad de Cartagena* (1599), en Archivo General de Indias, Mapas y Planos, Panamá, 20.

Sin embargo, a pesar de que los trabajos de planimetría de Antonelli son de gran exactitud geométrica, es mucho más importante la información directa que obtenemos en el plano de fecha algo posterior conocido como *Las cosas más particulares de la ciudad de Cartagena* de 1599<sup>35</sup>.

La ciudad de Fernández del Busto aparece ya distribuida con una intención de tener un trazado en cuadrícula, con cruces de las calles en perpendicular, sobre todo en aquellas partes por las que la urbe se había expandido, desde una zona originaria, más cercana al puerto, que conservaba una distribución más irregular y que la prolongación del trazado de sus viarios debió motivar las deformaciones en la morfología en damero clásico. La estructura urbana de Cartagena aparece adecuada a la morfología de las islas sobre las que estaba asentada (aproximadamente la mitad sur de la de Calamarí y también en la de Getsemaní).

Las islas eran en aquellos momentos poco más que lenguas arenosas prácticamente planas y de disposición trapezoidal. El entramado de la ciudad aparecía dividido en 30 manzanas de traza irregular dispuestas en una retícula desigual, aunque en el plano de

<sup>35</sup> En Borrego Plá. "Tradición y modernidad en la Cartagena del Quinientos", p. 36.



1599 se reflejan entrelazadas por vías perpendiculares, pues al tratarse prácticamente de un croquis de aproximación, no reflejan la disposición real. Las calles quedaron dispuestas con un eje Norte-Sur, con la idea de permitir corrientes de aire desde el mar, y Este-Oeste para la generación de sombras, establecido según todos los indicios de manera primigenia y no modificado, más allá de reformas puntuales hasta la actualidad. En el eje Norte-Sur había cinco vías principales que recorren toda la urbe, y dos secundarias en el extremo este. En el eje Este-Oeste existían otras cinco vías principales, aunque sin atravesar el recinto al completo. Hay que señalar que aparecen dos más, una en el extremo noreste y otra al sur. En el plano de 1599 se pueden observar las entradas de las fincas, lo que nos permite contabilizar un total de 357, lo que podría servir para indicar el número de casas existentes entonces en la ciudad.

Por su parte, los planos levantados por Antonelli demuestran que la planta del núcleo urbano no sufrió variación importante desde aquellos días. En opinión de Marco Dorta, es imposible determinar hasta que punto coincidiría con la traza original de la ciudad, pues carecemos de testimonios gráficos más antiguos. Sin embargo, nada impide pensar en que el trazado fuese dispuesto originalmente por Vadillo, con la única salvedad de que la modificación hubiese sido llevada a cabo después del incendio de 1552.

Como ocurrió en la ciudad de Santo Domingo en La Española, no se aplicó un trama cuadricular estricta para las calles, dando lugar a manzanas irregulares, lo que parece indicar la persistencia del planteamiento urbano inicial. El paso del tiempo varió muy poco la disposición urbana en su enclave original. La expansión más allá de Calamarí tendría lugar durante el siglo XVII en el arrabal de Getsemaní, en el cual sólo se encontraban dos edificaciones de significación durante el XVI: el convento de San Francisco y el Matadero<sup>36</sup>.

La disposición del plano de 1599, así como los de Antonelli, nos ha llevado a corroborar la tesis de que la trama urbana es, a grandes rasgos, la que actualmente se conserva. Como apunta Marco Dorta, consideramos que la distribución de calles y manzanas es prácticamente la misma que se ha conservado hasta la actualidad, siendo fácil identificar las principales vías y plazas de la ciudad. En la reconstrucción realizada hemos utilizado, como base para determinar la situación del emplazamiento urbano, el plano de 1599, según queda reflejado en el ensamble que mostramos, aunque para la disposición de las calles en el plano, hemos tomado la referencia de los planos más modernos de la ciudad, concretamente del XIX fundamentalmente el plano llamado *Playa y arrabal de Cartagena de Indias...*, realizado en 1808 por Manuel de Angüiano<sup>37</sup>.

<sup>36</sup> Marco Dorta. *Cartagena de Indias*, p. 9.

<sup>37</sup> *Playa y arrabal de Cartagena de Indias en que se representan los barrios que dividen la población, calles, iglesias y conventos, con todos los edificios militares y civiles que comprenden ambos recintos*. En Bossa Herazo. *Nomenclátor cartagenero*.

**Plano 4.** Superposición de trama urbana en plano histórico



Fuente: Superposición de la trama urbana de Cartagena de Indias en plano modificado *Las cosas más particulares...*

## UN NOMENCLÁTOR CASI IMPOSIBLE

La primera fijación oficial del nombre de las calles cartageneras tuvo lugar por el Cabildo secular a principios del siglo XVII<sup>38</sup>. Hasta ese momento las calles tenían un nombre oficioso reconocido sólo por los vecinos de la ciudad.

Sirvan como ejemplo las ordenanzas de limpieza urbana<sup>39</sup> donde se regulaba el lugar en que debían arrojar sus basuras los vecinos, organizándolos por sectores de la población que eran definidos por las principales calles. En una norma de este tipo no aparece recogido ningún tipo de nombre oficial, sino que se remite a denominaciones que podríamos considerar populares, con referencias a los edificios singulares situados en las referidas calles o a los vecinos principales que vivían en ellas.

*“Que todos los vecinos que viven desde la calle de la Carnicería hasta el puente, incluyendo en este cuartel las cuatro calles y todo lo que hay desde la Iglesia, hasta las casas de Pacheco, acudan a echar la basura desde encima del sitio donde está la barca del Rey, hacia la (sic) Puente [...].*

*Y los vecinos que viven desde dicha calle de la Carnicería por la otra parte, incluyendo todo aquel cuartel, hasta la iglesia de Santo Domingo, como dicen la acera toda de Atienza; y todos los vecinos de la calle del licenciado Méndez y la de Diego de Deza y hasta la Iglesia de Santo Domingo, y volviendo por aquella calle de las casas bajas de Hernán López y Álvaro de Mendoza, Ana del Castillo y Arjona, estos dichos vecinos acudan a echar y echen la basura desde la esquina de la carnicería, que da a la mar, hasta la espalda de las casas de Mancaredo [...].*

*Y los vecinos que viven desde el convento de Santo Domingo hacia el humilladero, incluyendo en este cuartel toda la calle que va derecho al hospital y volviendo allí por el convento de San Agustín hasta la mar, acudan a echar y echen la basura en la mar grande.*

*Y todos los vecinos que viven desde el convento de Santo Domingo, digo, las casas de Pacheco, por todo aquel cuartel hasta los Xagüeyes, acudan a echar la basura a la cienegueta que está a las espaldas de las casas de Ximénez y Revollo”<sup>40</sup>.*

Otro ejemplo lo encontramos en el dibujo de la *Plaza de Mar* de 1571<sup>41</sup>. Varias calles son denominadas con el nombre genérico de “calle de la ciudad”, sin más especificación. A pesar de estas limitaciones hemos podido concretar con casi total seguridad

<sup>38</sup> *Ibid.*, p. 52.

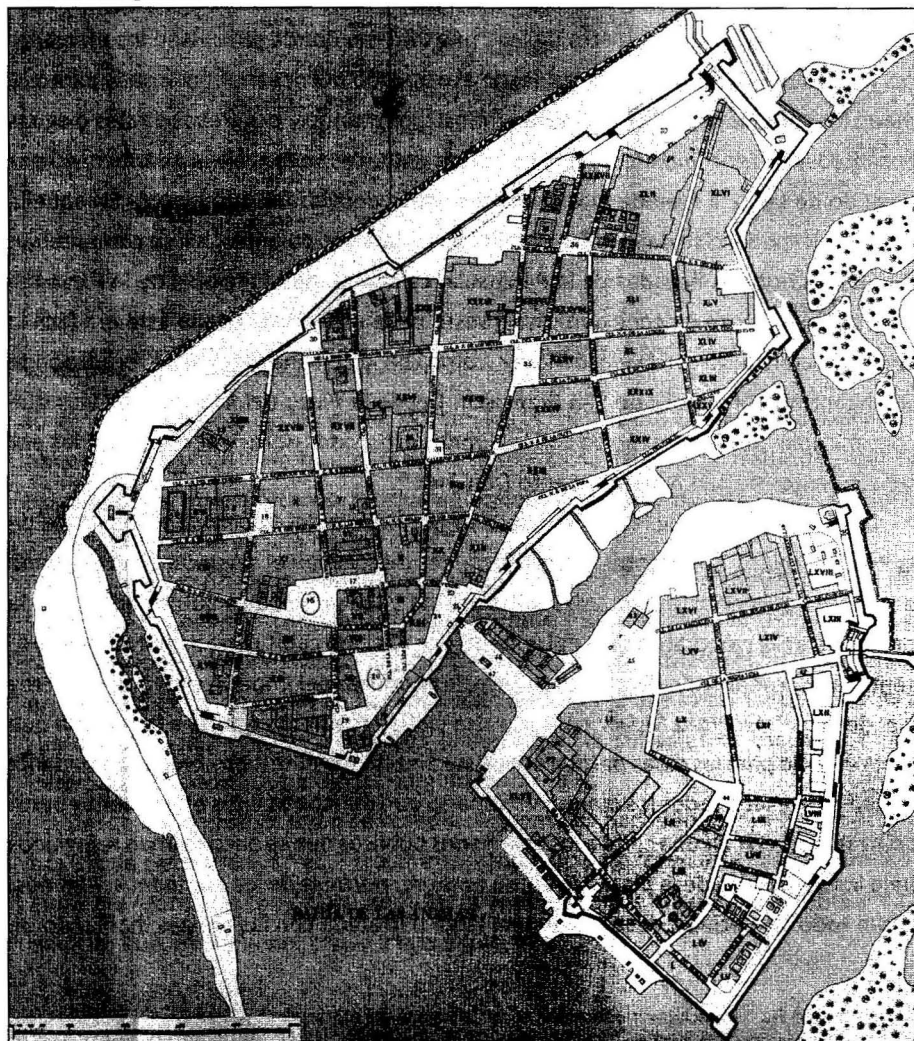
<sup>39</sup> El documento aparece sin fecha, pero justo detrás de otro signado por Fernández del Busto y Francisco Dalva el 6 de noviembre de 1582. El documento citado aparece también firmado por Dalva, aunque no por Busto, pero consideramos que debe ser de una fecha muy cercana a la anterior.

<sup>40</sup> Urueta. *Documentos para la historia de Cartagena*, pp. 511-512.

<sup>41</sup> AGI, Mapas y Planos, Panamá, 2.

la denominación que hacia fines del siglo XVI tenían 7 plazas y 21 calles (o tramos de calles). Los puntos vitales de la Cartagena del XVI fueron sus plazas. En cuanto a este espacio urbano de importancia fundamental para la ciudad del Antiguo Régimen, destacaba por su centralidad y por ser prácticamente el lugar de origen de Cartagena, la *Plaza de Mar o Real* (hoy Plaza de la Aduana). Este espacio público había surgido con una clara “funcionalidad”, por su situación lindante al mar y especialmente al puerto. Fernández del Busto había mandado reformar este espacio uniendo los dos muelles de la ciudad con el fin de contar con una mayor amplitud y comodidad para el tránsito

**Plano 5.** Cartagena de Indias en 1808



**Fuente:** Playa y arrabal de Cartagena de Indias en que se representan los barrios que dividen la población, calles, iglesias y conventos, con todos los edificios militares y civiles que comprenden ambos recintos (1808) extraído de la obra *Nomenclátor cartagenero* de Donaldo Bossa Herazo (1981).

de mercancías<sup>42</sup>. La *Plaza del Mar*, al borde mismo del muelle, se iba a convertir en el *pulmón económico* de la ciudad.

En el dibujo realizado de la *Plaza de Mar*, en 1571, se muestra de manera explícita la situación del centro neurálgico comercial de la urbe en aquel momento. En aquel lugar estaba el nervio de la ciudad, aquellas dedicaciones fundamentales junto a los oficios más bajos. A esta plaza daban las oficinas reales que cumplirían con su deber impositivo sobre la mercancía descargada, pero también estaba la carnicería, que surtía de este alimento a la población.

En sus muelles aledaños amarraban las barcasas que transportaban las mercancías traídas por la flota cargada con el *género* de Castilla, pero también albergaba en el lugar conocido como las “Cuatro Calles”, una taberna donde se reunían los mercaderes y a donde llegaban las noticias desde el otro lado del océano<sup>43</sup>, mientras pilotos y maestros contaban sus historias sobre monstruos marinos, peligrosos piratas o aguas encantadas: el *Mar Tenebroso*, tal y como por entonces se conocía al Atlántico, estaba dejando de serlo, a medida que el conocimiento desplazaba a lo ignoto. En aquella plaza se despedía o se daba la bienvenida a viajeros y tripulantes, allí se comentaban las últimas noticias llegadas de la Península. La centralidad funcional de la *Plaza del Mar* también lo era de conexión con el resto de la urbe, pues desde ésta era fácil la comunicación tanto con la *Plaza Mayor*, como con la cercana *Plaza de la Yerba*, donde se encontraba el puente de San Francisco. Desde la *Plaza del Mar* partían vías que comunicaban de manera rápida con los límites urbanos al norte y oeste, definidos por los conventos de San Agustín y Santo Domingo<sup>44</sup>.

La *Plaza Mayor* (hoy Plaza de Bolívar) y la *Plazuela del Gobernador* (hoy calle de la Proclamación), adyacentes una a la otra, representaban el segundo centro urbano donde se concentraban las sedes eclesiásticas y las principales autoridades, con la presencia de la catedral, la casa del gobernador y la casa capitular. En definitiva, representaban la conjunción de los dos principales poderes del imperio español: el del rey y el de Dios<sup>45</sup>. La *Plaza Mayor* para nuestra ciudad resultaba similar a la función que tenía el patio para las casas particulares. Este ámbito era el *sesudo corazón* ciudadano, la cual atravesaba todos los días un vecindario que marchaba a sus obligaciones burocráticas o a dictar alguna carta a los escribanos públicos que se encontraban refugiados bajo los soportales de la plaza, de ahí su nombre: *portales de los escribanos*. Algunos, sobre todo las vecinas, después de una larga parrafada con las amigas, hablando de

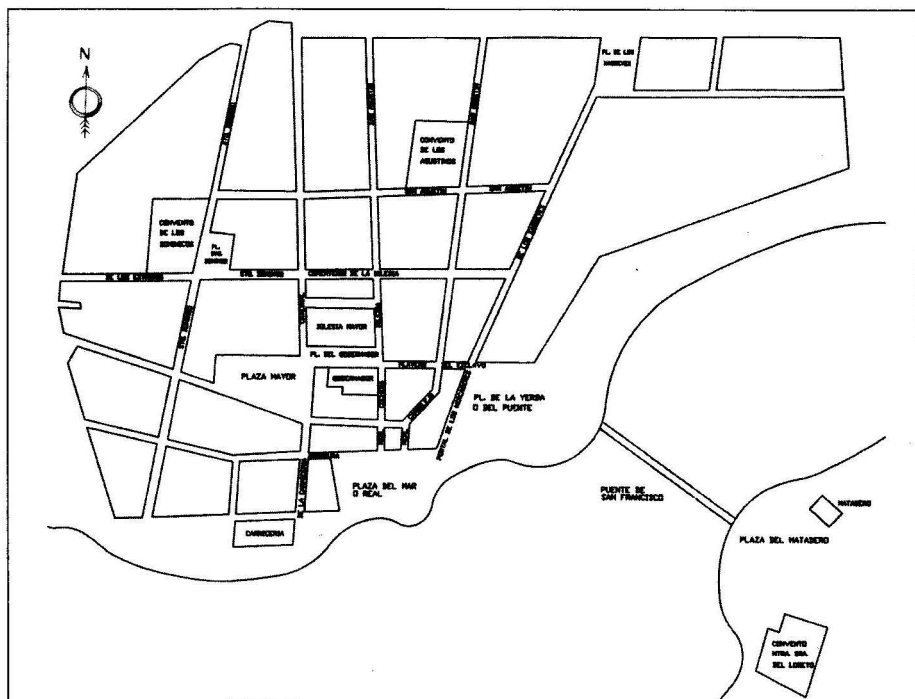
<sup>42</sup> Borrego Plá. “Tradición y modernidad en la Cartagena del quinientos”, p. 39.

<sup>43</sup> Marco Dorta. *Cartagena de Indias*, p. 39.

<sup>44</sup> Redondo Gómez. *Cartagena de Indias*, p. 35.

<sup>45</sup> Borrego Plá. “Tradición y modernidad en la Cartagena del quinientos”, p. 41.

## Plano 6. Estructura urbana de Cartagena de Indias en 1586



Fuente: Trama urbana y nomenclátor de Cartagena de Indias en 1586.

lo divino y humano, de los disgustos familiares, de los últimos acontecimientos en aquella tierra y fuera de ella, pasaban a la silenciosa catedral, a tratar de rozar con sus pláticas el mundo eterno, porque en aquellos tiempos, cruz y espada, población y evangelización eran una misma cosa<sup>46</sup>.

El tercer centro de la ciudad lo constituía la *Plaza de la Yerba o del Puente* (hoy Plaza de los Coches)<sup>47</sup>, donde su propio nombre indicaba que también aquel lugar tenía funciones económicas para la ciudad. En ella estaba situado el rollo de justicia y en ella habían vivido Pedro de Heredia, Juan de Santa Cruz e importantes tratantes<sup>48</sup>. Junto a la *Plaza de la Yerba* también tenían lugar las subastas de esclavos. Y como veremos esta dedicación dejó su nombre a una calle.

Desde la *Plaza de la Yerba* se accedía al puente de San Francisco, vía para acceder a la isla de Getsemaní. En esta isla se encontraba otra plaza, en este caso denominada *Plaza del Matadero* (hoy Plaza de la Independencia), por encontrarse frente a dicho edificio, que en el XVI era todavía una explanada.

<sup>46</sup> *Ibid.*, pp. 29-47.

<sup>47</sup> Porto del Portillo Raúl. (1997). *Plaza y calles de Cartagena de Indias*, Barranquilla, Sáenz Impresores del Caribe, p. 27.

<sup>48</sup> Borrego Plá. "Tradición y modernidad en la Cartagena del quinientos", p. 40.



Las dos plazas situadas más alejadas del centro eran la *Plaza de Santo Domingo* (que aún conserva el mismo nombre), situada frente al templo del mismo nombre, y la *Plaza de los Xagüeyes* (hoy Plaza de Santo Toribio) por la construcción en aquel lugar de los pozos (xagüeyes) que abastecían de agua la ciudad<sup>49</sup>. Ambas plazas son fácilmente identificables en el plano<sup>50</sup>.

En cuanto al viario, algunas calles han conservado los mismos nombres desde aquellos primeros años de la ciudad. Hoy se sigue llamando *Calle de la Cochera del Gobernador* al tramo de calle que transcurría lateral a la casa del gobernador donde un solar servía con ese determinado fin<sup>51</sup>. La *Calle del Candilejo* es fácilmente reconocible por su tortuoso trazado en ángulo, fuera de la planta ortogonal, como último recuerdo de la población original. Contó con este nombre desde principios de la colonia, al parecer por recordar a la del mismo nombre que había en Sevilla<sup>52</sup>.

En el mismo caso de conservar su nombre inicial se encuentra la *Calle de la Amargura* y alguna de las que se encontraba en el entorno de los conventos de Santo Domingo y San Agustín. Hoy conservan en Cartagena hasta tres calles el nombre de *Santo Domingo*, como ocurría durante el siglo XVI, a las que habría que sumar el *callejón de los estribos*. Cuando concluyeron las obras de Santo Domingo, la iglesia amenazó con hundirse por dicha calle y para soportar el enorme muro erigido construyeron unos imponentes contrafuertes que estrecharon la vía y le dieron el nombre<sup>53</sup>.

En cuanto al convento de San Agustín creemos que durante el siglo XVI debió ocurrir algo similar a Santo Domingo, dando nombre a todo el viario adyacente, con este nombre se designaron hasta tres calles<sup>54</sup>. Hoy sólo se conserva con esta nomenclatura la conocida como *Callejón de San Agustín*, aunque recibían esta denominación las actuales calles de la Universidad, de la Soledad y del Cuartel.

En cuanto a las calles que han cambiado su nombre llaman la atención las dos laterales a la pequeña cuadra frente a la *Plaza de Mar*, ocupada entonces por las dependencias de los Oficiales Reales, que recibían ambas el nombre de *Calle Real* (hoy Nuestra Señora del Rosario y Cabal). También en las inmediaciones de la *Plaza de Mar* estaba la *Calle de la Carnicería* (hoy San Pedro Claver), llamada de ese modo por conducir a dicho equipamiento civil.

<sup>49</sup> Porto del Portillo, p. 43.

<sup>50</sup> Marco Dorta. *Cartagena de Indias*, p. 39.

<sup>51</sup> Porto del Portillo, p. 70.

<sup>52</sup> Bossa Herazo. *Nomenclátor cartagenero*, p. 102.

<sup>53</sup> Porto del Portillo. *Plaza y calles de Cartagena de Indias*, p. 122.

<sup>54</sup> Bossa Herazo. *Nomenclátor cartagenero*, p. 162.



La cuadra que ya ocupa la Iglesia Catedral presentaba las variaciones propias de ser en aquel entonces una edificación exenta, situándose en su perfil norte el cementerio<sup>55</sup>. La *Calle de la Iglesia*, es hoy conocida como Arzobispado<sup>56</sup>, la que hoy conocemos como Santos de Piedra, a partir de 1570 fue conocida como *Calle de la Catedral*<sup>57</sup>, mientras que la actual Calle Ajos era denominada como *Calle del Cementerio de la Iglesia*, por el amplio solar dedicado a dicho fin desde el XVI<sup>58</sup>. Consideramos que la *Calle del Platero* (hoy Román)<sup>59</sup> y la *Calle del Esclavo* (hoy Portocarrero)<sup>60</sup> contaban con esa denominación a fines del siglo XVI, la misma con que fueron conocidas durante gran parte de la época colonial. En cuanto a la travesía que llevaba hasta la plaza de los Xagüeyes debía recibir el mismo nombre: *Calle de los Xagüeyes*. Este antiguo camino son hoy hasta tres calles: la de las Carretas, Primera de Badillo y Segunda de Badillo, siendo ésta una de las partes de la ciudad que ha tenido mayores modificaciones urbanísticas.

Cartagena quedaba ya, pues, trazada en la década de los ochenta del XVI, aunque todo ello iba a verse truncado por el ataque de Drake a la misma en 1586. No obstante, “como mitológica ave Fénix”, la ciudad comenzaría a resurgir sobre las bases ya establecidas. Una vez reparados los daños del asalto con renovadas fuerzas se inició la expansión hacia el arrabal de Getsemaní, así como la creación de un sistema defensivo fortificado que caracterizaría a la ciudad durante el resto de su etapa colonial, como veremos en un futuro trabajo, próximo a finalizarse.

<sup>55</sup> Marco Dorta. *Cartagena de Indias*, p. 39.

<sup>56</sup> Porto del Portillo. *Plaza y calles de Cartagena de Indias*, p. 72.

<sup>57</sup> *Ibid.*, p. 63.

<sup>58</sup> *Ibid.*, p. 127.

<sup>59</sup> *Ibid.*, p. 118.

<sup>60</sup> *Ibid.*, p. 120.